SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 10 y 19 minutos.)

-La Comisión de Hacienda tiene mucho gusto en recibir a los contadores Fernando Serra y Guillermo Testa, en representación del Ministerio de Economía y Finanzas. La invitación se realizó con motivo del tratamiento del proyecto de ley -aprobado por la Cámara de Representantes- por el que se modifica el literal A) del artículo 52 del Título 4 del Texto Ordenado 1996, sobre el Impuesto a las Rentas de las Actividades Económicas.

Les ofrecemos la palabra.

SEÑOR SERRA.- Señor Presidente: con relación al proyecto de ley que nos convoca, generado a instancias de un planteo efectuado por la Asociación de Cultivadores de Arroz, queremos manifestar que aunque este tema no es nuevo, sino que vuelve a plantearse, no por ello ha perdido relevancia.

El propósito de la iniciativa es ajustar un problema que ocasiona una perforación en el diseño del sistema tributario, en particular en el subsistema de la imposición a la renta, integrado por el Impuesto a las Rentas de las Actividades Económicas, el Impuesto a las Rentas de las Personas Físicas y el Impuesto a las Rentas de los No Residentes. Esa perforación, ocasionada por una exoneración tributaria, por la aplicación de una norma antiabuso conocida como la «regla candado» y regulada por el artículo 19 del Título 4 del Texto Ordenado 1996, arbitra la solución no permitiendo la deducción del gasto en cabeza de quien contrata este tipo de servicio. Nos referimos, particularmente, a los servicios de aeroaplicación agrícola.

Por otro lado, también se pretende ajustar una asimetría en el tratamiento tributario con relación a otros prestadores, en una modalidad diferente, es decir, prestando el mismo servicio de aplicación agrícola pero con una modalidad terrestre y teniendo un tratamiento tributario en relación al Impuesto a las Rentas de las Actividades Económicas igual al que tienen las empresas de aeroaplicación. En teoría, había dos posibilidades de solucionar este problema. Una de ellas era establecer una excepción a la regla de tope -la «regla candado» que mencionábamos- permitiéndole al productor agropecuario que contrata el servicio, la deducción íntegra del impuesto. La segunda solución, por su parte, implicaba la eliminación de la exoneración tributaria para quien prestara el servicio, liberando, de esa forma, la aplicación de la «regla candado» y permitiendo la deducción íntegra por parte del productor agropecuario.

En la primera solución, admitir la deducción del gasto implicaría una renuncia fiscal del orden del 25% del gasto -es decir que el Estado tendría que subsidiar la actividad- y el costo implicaría que de cada $ 100 que costara el servicio de agroaplicación, el Estado contribuiría con $ 25, que es el costo por permitir la deducción en cabeza del productor agropecuario.

Con respecto a la segunda solución, eliminando la exoneración y llevando este esquema de excepción al régimen general de tributación, en el régimen general el costo tributario obviamente lo asumiría el prestador del servicio y de ahí que la estimación del traslado del costo de la prestación del servicio se situaría entre un 3% y un 5% -como máximo- de tasa efectiva de tributación. Ello situaría al tratamiento tributario en el marco del régimen general y eliminaría -tal como dijimos- la asimetría con la modalidad de prestación terrestre. Es decir que cuando el productor agropecuario contratara el servicio de aplicación agrícola en la modalidad terrestre, este problema no se presentaría y habría una deducción íntegra del gasto.

Una de las objeciones que se presentaron en el proceso de discusión en el seno de la Comisión de Hacienda de la Cámara de Representantes, fue que esto solucionaría el problema de los grandes productores arroceros pero no contempla el problema de aquellos que están en régimen de tributación del Imeba. Como los señores Senadores sabrán, el Imeba se tributa por opción -no es obligatorio-: el contribuyente, en principio, es sujeto pasivo del Impuesto a las Rentas de las Actividades Económicas y por opción pasa a tributar el Imeba. Atendiendo esa problemática y teniendo

en cuenta la posibilidad de que esta nueva situación tributaria genere un traslado a los costos de la empresa de aeroaplicación con un significado importante en materia de la rentabilidad del productor agropecuario que estaba en el Imeba, el Poder Ejecutivo envió un proyecto de ley complementario -que se adiciona al anterior- por el que solicita al Parlamento que lo faculte a establecer un crédito fiscal para compensar al contribuyente del Imeba del eventual perjuicio que pudiera ocasionarse.

La propuesta original del Poder Ejecutivo era que se hiciera el siguiente agregado al literal A) del artículo 52 del Título 4 del Texto Ordenado 1996: «La exoneración a que refiere este literal A)» -que refiere a las exoneraciones de compañías de navegación marítima y aérea- «no comprende las rentas originadas en la presentación de servicios de aeroaplicación de productos químicos, siembra y fertilización, destinados a la agricultura». Luego se dice: «Lo dispuesto en el presente artículo se aplicará para servicios prestados a partir del primer día del mes siguiente al de entrada en vigencia de la presente ley». Posteriormente, en el proceso de discusión del proyecto de ley por parte de la Comisión de Hacienda de la Cámara de Representantes, a instancias del Poder Ejecutivo se agregó el siguiente texto: «Facúltase al Poder Ejecutivo, en la forma dispuesta por el artículo 311 de la Ley Nº 18.996, de 7 de noviembre de 2012, a otorgar a los titulares de explotaciones agropecuarias que no se encuentren gravados por el Impuesto a las Rentas de Actividades Económicas (IRAE), un crédito fiscal de hasta un 5% (cinco por ciento) del gasto incurrido en la adquisición de los referidos servicios». El Poder Ejecutivo entiende que con esto se contempla el sobrecosto que la implementación de esta norma puede generar a los productores agropecuarios, contribuyentes del Imeba.

Dicho esto, quedamos a disposición de los señores Senadores para contestar todas las interrogantes que quieran plantear.

SEÑOR PRESIDENTE.- Antes de continuar, quiero señalar que fueron especialmente invitados a esta reunión los integrantes de la Comisión de Ganadería, Agricultura y Pesca del Senado, debido a que tenían algunas inquietudes con respecto a esta norma. En este momento, precisamente, está con nosotros el señor Senador Nin Novoa.

Agrego, además, que la Asociación Nacional de Empresas Privadas Aeroagrícolas del Uruguay había solicitado una audiencia para dar su opinión y fue convocada para el día de hoy.

SEÑOR HEBER.- Pido disculpas por haber llegado recién a la Comisión, razón por la cual no pude escuchar la exposición del contador Serra.

Ciertamente, las empresas nos han trasmitido su gran preocupación por este impuesto porque, como se sabe, hoy no lo están pagando, y se encuentran en una situación de competencia con otros servicios de fumigación que hay en el mercado. Esto no solamente les quitaría viabilidad para prestar el servicio sino que, además, los sacaría del mercado. Hago esta apreciación, un poco con trazo grueso, como para empezar a analizar el tema. No sé si el Poder Ejecutivo ha escuchado a estos empresarios que, de alguna manera, están cumpliendo una tarea importante en el país y no tienen una gran renta como para llevarse la atención del Gobierno en ese afán recaudador. Sin embargo, la aplicación de este impuesto los compromete ante la posibilidad de tener una competencia real respecto a otro tipo de servicios terrestres de fumigación. Más o menos esta es la preocupación que nos han hecho llegar.

Nos gustaría saber si han recibido a estos empresarios -que son a quienes están gravando- y han considerado la viabilidad del impuesto, porque según aseguran los saca del mercado, se funden, y por tanto su recaudación sería cero. En lo personal, no he tenido oportunidad de hablar con ellos, pero han planteado su preocupación a nuestros asesores. Estamos en campaña electoral y no tenemos tiempo como para profundizar en estos temas, pero, reitero, como nos han acercado este planteo, nos gustaría saber si los señores representantes del Ministerio de Economía y Finanzas han tenido alguna instancia de diálogo y conocen su preocupación de modo de rever la aplicación de este impuesto a estas empresas.

SEÑOR SERRA.- El planteo del señor Senador Heber ya ha sido tenido en cuenta. Este tema no es nuevo para el Ministerio de Economía y Finanzas; el señor Senador sabrá que en ocasión de la

remisión del Proyecto de Ley de Presupuesto Nacional se había considerado este problema. En aquella instancia, el Ministerio había recibido a los agentes económicos involucrados -por un lado, la Asociación Cultivadores de Arroz y, por otro, la gremial que nuclea a las empresas que prestan los servicios de aeroaplicación- es decir que el tema está a estudio desde hace mucho tiempo.

Cuando el Poder Ejecutivo envió al Parlamento Nacional el proyecto de ley de Presupuesto Nacional, su texto contenía un problema técnico porque no atendía el inconveniente que se proponía solucionar. En ese entonces, había problemas con el resto de las compañías de navegación marítima y aérea porque la solución contaminaba a los prestadores de transporte de carga y de pasajeros -no estaba bien ajustado- y por eso fue rechazado. Al rechazarse ese proyecto de ley el problema subsistió y la disyuntiva está entre contemplar la situación de los productores agropecuarios o la situación de los prestadores de servicios agrícolas.

El Poder Ejecutivo de alguna manera tiene que arbitrar esta solución y francamente entendemos que si la renta de estas empresas tiende a cero, el impuesto también tiende a cero, por lo que no habría mayores costos. No vemos un gran problema. Entonces, ante la disyuntiva de castigar al productor agropecuario con un 25% del costo de la aeroaplicación o de que la empresa que presta el servicio de aplicación asuma un costo del 3%, parecería que lo más razonable es el régimen general, mientras que el régimen de excepción -que es la exoneración de esta actividad- no es el más recomendable.

En síntesis, la respuesta a la pregunta planteada por el señor Senador Heber es que la preocupación de estos empresarios ha sido considerada y entendemos que esta es la solución que correspondería en el marco de un régimen general y neutro como debería ser la imposición sobre la renta.

SEÑOR TAJAM.- Por un lado no entendí bien el planteo del señor Senador Heber en torno a la competencia porque tengo entendido que las empresas que hacen esta aplicación pero por vía terrestre, sí pagan el Irae. En este momento hay una situación desequilibrada en ese aspecto. Por tanto, no sé si el hecho de estar en el mismo régimen afecta a la competencia en sí; creo que debe tener otros componentes que tal vez no estemos considerando.

Por otra parte, quisiera hacer una pregunta al señor Serra. Los miembros de Anepa -que luego van a venir y seguramente trasmitirán su visión sobre el tema- me consultaron sobre diversos puntos. Ellos me plantearon que ese 3% o 5%, que está asociado con el crédito fiscal, sería muy poco para ellos, porque el traslado a precios sería mayor.

Me gustaría saber si el Ministerio puede especificar un poco más la definición de ese porcentaje.

SEÑOR ABREU.- Parecería que todo este tema de la exoneración tributaria estaría vinculado a dos aspectos. Por un lado, están las empresas de navegación y, por otro, la prestación de los servicios de estas empresas. Me parece que este problema está vinculado a los contribuyentes del Imeba, sobre todo a los productores arroceros, que serían aproximadamente doscientos. De alguna manera, la idea es que los contribuyentes del Imeba no pueden deducir el aumento ni cualquier otro costo porque lo pagan sobre las ventas.

Esta es una solución muy puntual de carácter tributario para aquellos que contribuyen por el Imeba y para los que lo hacen por el IRAE. Parecería que se trata de favorecer -en el buen sentido de la palabra- a los contribuyentes de Imeba, sobre todo a esos doscientos productores arroceros, de modo tal que no aumenten sus costos, ya que no tienen la misma habilitación legal que tienen los contribuyentes que realizan el pago de sus tributos por la vía del IRAE.

Me gustaría saber si esto responde a una pregunta puntual, porque me parece que es muy importante que nosotros facilitemos la prestación de servicios. Creo que la prestación de servicios agropecuarios de este tipo -como por ejemplo la fumigación- debe tener un incentivo adecuado, sobre

todo teniendo en cuenta que hoy la productividad del sector agropecuario está absolutamente vinculada a la prestación de servicios modernos.

Por otro lado, está el tema del Imeba en relación con los productores arroceros. Creo que eso va más allá de si se los exonera desde el punto de vista tributario porque, en realidad, el problema de muchos productores es la competitividad. Podemos bajar un tributo, pero el costo de producción de arroz es aproximadamente US$ 2.000 y la diferencia está en que los que tributan por el Imeba pueden tener un alivio en la presión tributaria, porque ello les permite aumentar su productividad.

Esto parece una medida muy concreta sobre la división entre los contribuyentes del IRAE y del Imeba, pero que va a afectar directamente a los prestadores de servicios de fumigación aéreos.

Mi pregunta es si se está pensando en buscar una solución para determinado grupo de productores o es una política de carácter general. Si es esto último, me parece que debemos priorizar la prestación de los servicios, sobre todo en el ámbito agropecuario, y buscar que todos aquellos que trabajen en fumigación o en cualquier actividad aérea de esta naturaleza -más allá de las exoneraciones que tengan por el hecho de la empresa- también puedan extenderla a la prestación de sus servicios, sin que esté vinculado exclusivamente al Imeba, que parecería que es el que más afecta por la dificultad de la deducción.

De modo que, reitero, mi preocupación es si esta es una política de carácter general o se ajusta en cada circunstancia para tratar de eliminar las dificultades de competitividad, que van más allá de los temas puntuales, porque son del sector. Me refiero, por ejemplo, a problemas graves como el tipo de cambio, los tributos, los salarios y las reclamaciones de todo el sector arrocero que se manifiestan en forma bastante preocupada por la pérdida de competitividad, por altísimos costos de los no transables y, entre otras cosas, por el tema del dólar, del tipo de cambio -ahora no sé si tanto- que quedan siempre, de alguna manera, librados a la naturaleza, es decir, a los rindes excepcionales que pudieran compensar lo que son su pérdida de competitividad por los costos no transables en el proceso de producción. Mi pregunta es cuál es la política de carácter general que estamos llevando a cabo, porque no me gusta legislar con tomografía individual, si no vamos a estar trabajando todos los días sobre la presión de cada uno. Nos dirán: «Mire yo pago por el Imeba. ¿Y cómo me arreglan?» «Le vamos a sacar» Entonces, viene el que presta el servicio y dice: «Mire yo soy prestador de servicios y usted está exonerado acá, pero los del IRAE sí pueden deducir y ustedes no pueden» Mi visión es de carácter un poco más global para la explicación de cuál es la política tributaria en materia de prestación de servicios de esta naturaleza que para nosotros es muy importante habida cuenta de la relevancia que tienen los servicios en el sector agropecuario.

No sé si pude transmitir mi preocupación porque a veces este tema tiene algún giro técnico que no domino.

SEÑOR SERRA.- En primer término, con relación a lo que planteaba el señor Senador Tajam, quiero decir que el problema que tenemos acá es que no tenemos datos fehacientes porque como estos contribuyentes están exonerados del Impuesto a la Renta, no presentan liquidaciones fiscales, por lo que no contamos con información administrativa. Por lo que sabemos y conocemos estimamos que son los índices medios de coeficiente de tributación del Impuesto a la Renta, porque muy pocas empresas del país llegan a pagar la tasa efectiva que denominamos el coeficiente de IRAE de 3% o 5%. Me llama la atención que esta gremial esté planteando que sería más, pero si fuera así, bienvenido, porque quiere decir que tienen una renta alta. De alguna manera, esto se contrapone con lo que manifestó el señor Senador Heber que nos decía que la renta tendía a cero. Francamente, no sabemos contestarle porque esta situación de excepción que provoca que no presenten declaraciones fiscales nos sume en la mayor de las ignorancias porque no sabemos cuál es la situación económica y tributaria de este grupo de empresas. Sí lo podríamos saber con relación a las que hacen aplicación en la modalidad terrestre, pero en estas otras no tenemos información en materia tributaria.

Con relación a lo que planteaba el señor Senador Abreu sobre si esto era una política de carácter general o era una situación puntual, quiero decir que cuando comenzamos la exposición decíamos que esto lo que busca es hacer un ajuste a un problema generado por una perforación en el sistema tributario y, en particular, en el subsistema de la imposición a la renta, de una exoneración

tributaria que genera un problema de asimetrías en el tratamiento tributario. El nuevo sistema tributario para solucionar ese problema de perforación tiene una norma antiabuso -contenida en el artículo 19 del Título IV- denominada «regla candado», que no permite la deducción del gasto. Entonces, esto sí se enmarca dentro de una política general, es un ajuste al sistema tributario que se genera a partir de una interpretación de la administración tributaria del año 1980 cuya jerarquía normativa era de rango menor. Es una interpretación que hace la Dirección General Impositiva, evacuando una consulta. Y el Poder Ejecutivo tiene una interpretación de esta norma. Nos pareció, después del suceso del trámite parlamentario del Presupuesto Nacional, que a esto debería dársele mayor rango, y por eso se le solicita al Parlamento que se aboque a analizar el punto y lo resuelva. El Poder Ejecutivo podría haberlo solucionado vía decreto, enmendándole la plana a la resolución del año 1980 de la DGI, pero nos pareció que no era el mejor camino. Hubiera sido una forma genuina y jurídicamente regular de solucionarlo pero, en atención a los antecedentes, nos pareció mejor someterlo a la consideración del Parlamento nacional para que lo laude.

SEÑOR HEBER.- Voy a intervenir nuevamente para seguir abundando en argumentos y aclarar el punto, porque parecería que el señor Senador Tajam no entendió el planteo que hicimos.

En el proyecto de Presupuesto del año 2010 el Poder Ejecutivo presentó un artículo por el cual se excluía a estas pequeñas empresas de una exoneración que ostentan todas las compañías de navegación aérea. No lo votamos en su momento, el Poder Ejecutivo reflexionó y finalmente no las excluyó de esta exoneración, lo que parecería que es de toda lógica. Pluna y el señor López Mena tenían exoneraciones tributarias y estas empresas familiares dejaban de tenerlas. Es muy difícil de explicar desde el punto de vista de la justicia.

Ahora bien, aquí lo que se busca por parte del Poder Ejecutivo no es beneficiar a esas empresas -quiero ser muy franco y leal en la discusión- sino tratar de bajar costos al productor arrocero. Parecería que ese es el marco. Pero el tema es que las grandes empresas tienen exoneraciones y las empresas pequeñas, familiares, no las tienen. Esa es la situación en la que nos encontramos. Se reiteran los mismos argumentos y me parece que al Poder Ejecutivo y a la DGI les interesa mucho más cubrir y poder generar las posibilidades de que les cierre el circuito, que la recaudación en sí misma, pues la delegación del Ministerio ha dicho que no sabe cuánto es.

No es lo mismo -y con esto aclaro las dudas que tenía el señor Senador Tajam con respecto a mi planteo- hacer fumigación por tierra que por aire. Los costos son distintos. El costo de mantenimiento del avión, su habilitación, la capacitación, el entrenamiento de sus recursos humanos y lo requerido para las aplicaciones, es notoriamente distinto. La aeroaplicación en el Uruguay está compuesta por aviones que, en su gran mayoría, tienen muchos años, por lo que requieren un cuidado y un mantenimiento especial. Conocemos de muchos accidentes en ese sentido. Esto nos muestra una realidad económica difícil de estas empresas, que, como consecuencia de su baja rentabilidad, no pueden atender la renovación de su flota. De manera que mal pueden pagar renta. Además, tienen una suerte de competencia con los servicios de fumigación terrestre. En el caso del arroz, como decía el señor Senador Abreu, la fumigación debe hacerse por aeroaplicadores; no hay otra forma.

Aquí, en esta instancia, el argumento del Poder Ejecutivo es que el impuesto a la renta que van a pagar puede deducirse en el IRAE de los productores, por gastos. Ahora bien, esta situación se da en los grandes productores, pero no en los pequeños y medianos, que -como decía el señor Senador Abreu- aportan Imeba o el IRAE ficto. Es decir que a los productores pequeños y medianos, que no aportan el IRAE, esto les aumenta sus costos. Digo esto como para tenerlo presente.

El Poder Ejecutivo y la bancada de gobierno están poniendo más carga tributaria sobre los que menos tienen, sobre los pequeños y medianos productores y empresarios a quienes, a nuestro juicio, se les está haciendo más difícil desarrollar su actividad.

Estas empresas privadas de aeroaplicación son de tipo familiar, han cumplido y vienen cumpliendo un servicio muy importante para el país y, con esta modificación impositiva, ven condicionada gravemente su sustentabilidad en el mercado. Quiere decir que vamos a tener inconvenientes.

Después de hacer todas estas reflexiones, la pregunta que quiero realizar a los representantes del Poder Ejecutivo es: ¿por qué vamos a arreglar lo que no está roto? ¡Si está funcionando bien! ¿Acaso alguien sostiene que estas empresas tienen una gran rentabilidad? De ser así, tendrían aviones de última generación. Sin embargo, no es así. No soy yo quien deba decirlo, pero muchos de esos aviones están casi atados con alambre, y varios de ellos no pasan los controles aeronáuticos debido a lo viejo que están. Por tanto, ¿dónde está la gran renta, como para indicarle al Estado que hay gente que está ganando bien y que está en condiciones de aportar? Si así fuera, estaría totalmente de acuerdo con que se hiciera. Reitero: estaría totalmente de acuerdo.

El Poder Ejecutivo parece estar diciendo que las grandes empresas de navegación no están ganando bien y, por eso, las exonera, pero estas empresitas que tienen un avión y que a veces no están en condiciones para arreglarlos, están ganando mucha plata.

Con todo respeto digo a los miembros del Poder Ejecutivo que no es justa la situación y que, además, genera una cuestión de competencia, por los costos de mantenimiento, por los recursos humanos, con la fumigación de otras características, sobre todo en el tema de la soja. Ya sabemos que en el caso del arroz la fumigación tiene que hacerse con aviones, no hay otra opción; pero también, a lo largo del año, pueden generarse otro tipo de fumigaciones que complementen a esta empresa en una actividad que se ha desarrollado bastante, pero que no ha generado una rentabilidad muy importante, ni siquiera como para poder cambiar los aviones por unos de última generación.

Entonces, ¿cuál es esta obsesión que tiene el Poder Ejecutivo con estas empresas? Con un alto grado de obsesión vuelve con este tema. Lo planteo porque venimos siguiendo este asunto desde el año 2010. No lo entiendo. A menos que tenga información de que ellos se están haciendo multimillonarios, que son personas que están haciendo grandes empresas de aviones fumigadores. Sin embargo, todos los que los conocemos sabemos que apenas sobreviven para lograr el ingreso diario y poder vivir.

Estas son mis reflexiones y también las razones por las que no estamos a favor de este proyecto de ley.

SEÑOR SERRA.- Negamos enfáticamente el calificativo de obsesión, señor Senador.

(Intervención del señor Senador Heber, que no se escucha.)

-Como decíamos, el propósito del Poder Ejecutivo es tratar de arbitrar entre dos agentes, donde uno tiene una norma que se ha interpretado promocional y otro tiene un perjuicio económico. El objetivo es tratar de arbitrar para brindar una solución en materia tributaria que sea lo más neutra posible. De mantenerse esta situación, el que va a verse perjudicado es el productor agropecuario, y no me refiero solamente a los productores arroceros, sino también a los de secano, quienes en determinadas ocasiones aplican esta modalidad.

Entonces, aquí no hay nada de obsesión; de lo único de lo que se trata es de hacer un ajuste técnico en materia tributaria y jurídica. En materia económica la solución es buscar la neutralidad del impuesto; y en cuanto a la materia jurídica, la cuestión es que la interpretación de la norma excluiría a aquellas empresas que no prestan servicios de fletes, de transporte de carga o de pasajeros que entendemos es el objetivo del literal A) del artículo 52.

El señor Senador Abreu manifestaba que se establece una nueva carga tributaria a las pequeñas empresas. Al respecto queremos recordar que el Parlamento Nacional definió una exoneración de carácter general para las pequeñas empresas a través del literal E) del artículo 52) del Título 4 del Texto Ordenado 1996. Quiere decir que las pequeñas empresas siguen a salvaguarda de lo que representa la imposición sobre la renta. Hay empresas chicas, medianas y grandes; las grandes deberán tributar como cualquier hijo de vecino, o sea como cualquier empresa que está sometida a imposiciones sobre la renta. No vemos justificativos para que determinados sectores -por decirlo de alguna manera- se beneficien de exoneraciones arbitrarias.

Por otro lado, no consideramos que la baja rentabilidad sea una justificación para aplicar una exoneración tributaria. Si una actividad tiene baja rentabilidad, habrá un problema económico de otra índole, pero a través de un régimen de exoneraciones no se debería acentuar o aliviar la situación económico-financiera de las empresas.

Muchas gracias.

SEÑOR NIN NOVOA.- En el día de hoy asisto a este ámbito en carácter de invitado por ser miembro de la Comisión de Ganadería, Agricultura y Pesca.

Queremos compartir alguna información que nos parece importante -sabiendo que, en definitiva, nosotros no vamos a votar esta iniciativa aquí en la Comisión, aunque sí lo haremos en el Plenario- sobre todo, para despejar algunas dudas y afirmaciones que no sean del todo correctas.

Los productores arroceros uruguayos son de los mejores del mundo: obtienen un rendimiento de más de diez mil kilos por hectárea y son de avanzada.

SEÑOR TAJAM.- Apoyado.

SEÑOR NIN NOVOA.- Además, tienen que enfrentar el problema de la rotación de los cultivos. En concreto, el problema radica en que las reservas de agua para el riego -cada hectárea de arroz insume doce millones de litros de agua por año, y para ello se precisa hacer grandes represas- sirven para regar determinadas áreas ubicadas cerca de las represas. Como la disciplina agronómica indica que no se puede repetir el cultivo más de tres años en un mismo predio, hay que salir a buscar otras tierras, y para ello hay que pagar arrendamiento y riego. Los productores que hoy pagan riego y arrendamiento tienen problemas de rentabilidad. Eso es verdad.

También es verdad lo que dice el señor Senador Heber en el sentido de que sobre el arroz, solamente de manera aérea se pueden hacer aplicaciones de fungicidas, de fertilizantes, o de lo que sea. Asimismo, tengo entendido -y esta es una duda que se me plantea- que las empresas de aplicación aérea de productos, lejos de haber crecido, tienen tendencia a estabilizarse o a desaparecer. Mientras tanto, las empresas que los aplican por vía terrestre se han multiplicado por seis o siete; cada vez son más.

En definitiva, quisiera hacer una pregunta que tiene que ver con la inquietud que planteaba el señor Senador Tajam. ¿Nosotros estamos seguros de que el traslado de costos a los productores arroceros o agrícolas en general, va a ser solamente de un 3%? Me parece que si se impone un nuevo tributo a una empresa, con toda seguridad lo va a trasladar al costo; casi todo. Esta es la duda que se me genera.

Creo que el contador Serra dijo algo acerca de dónde sale ese 3%, pero me gustaría que se hiciera una ampliación de esa certeza en el sentido de que solamente entre un 3% y un 5% va a ser trasladado al costo de producción.

SEÑOR SERRA.- Al señor Senador Nin Novoa le vamos a responder lo mismo que al señor Senador Tajam: no contamos con información fehaciente, porque como estas empresas que están exoneradas no presentan liquidaciones fiscales, no tenemos a disposición los estados financieros y no sabemos con exactitud cuál es el coeficiente de tributación del impuesto a la renta. Sí decíamos que un coeficiente o una relación de impuestos sobre ingresos del 5% son absolutamente altos. Deben ser contadas las empresas que tienen ese nivel de tributación, por eso tendríamos que ver los estados financieros para contestarle adecuadamente porque, francamente, no lo sabemos. Entendemos que ese 5% sería generoso y excede lo que debería ser la rentabilidad. Si sostenemos que estas empresas tienen problemas económicos financieros y que cada vez se vuelven más inviables, hay que suponer que la rentabilidad se aproxima a cero. Si la rentabilidad se aproxima a cero este coeficiente de tributación del IRAE también tendría que aproximarse a cero. Entonces, no entendemos si la línea argumental son las dificultades económicas que pasan estas empresas o si el índice de tributación es

demasiado alto. No se correlaciona una afirmación con la otra; no tenemos elementos para contestar, pero lo que sí podemos decir es que el 5% es generosamente alto.

SEÑOR ABREU.- En la misma línea de la preocupación manifestada por el señor Senador Nin Novoa, quiero hacer una pregunta de carácter teórico, pero que es importante que se concrete.

Cuando se invoca el principio de neutralidad, no es desde el punto de vista de la filosofía tributaria, sino, desde el principio de la equidad tributaria. Es decir, que los que tienen una presión tributaria en la prestación de los servicios terrestres deben tener la misma presión tributaria que los que prestan el servicio aéreo. En los tiempos en los que hemos estado recorriendo el camino de la filosofía tributaria parece que la neutralidad -que antes era una enorme herejía desde el punto de vista filosófico- se está instalando como un elemento importante en la política de tributos, a los efectos de la redistribución o de los costos que tienen las empresas en el manejo de sus variables internas.

El primer elemento parecería ser que los que prestan servicios terrestres y los que prestan servicios aéreos por el principio de la neutralidad -no sé qué alcance tiene ese concepto desde el punto de vista tributario- tienen que pagar lo mismo o, por lo menos, no podrían ser beneficiados los que están exonerados arriba, a diferencia de los que están pagando abajo.

Otra cosa importante es identificar entre los productores agropecuarios que pagan Imeba, cuántas son las empresas que prestan servicios aéreos; cuáles son sus cargas de trabajo y sus empleos. Este es un tema muy importante porque supone un riesgo; no es lo mismo fumigar desde arriba, que fumigar desde abajo. No tienen costos distintos; son empresas que realizan el mismo trabajo y, quizás, ese principio de neutralidad no esté ajustado a la igualdad en la prestación de servicios por las distintas características que tiene la aplicación aérea y la aplicación terrestre. Por eso insisto en el tema de las políticas generales, porque uno puede hacer una perforación inicial, después una interpretación, luego consultar la norma del 80, después una norma en el rango menor. Nosotros siempre hemos tratado de predicar que en el aire hay que mantener el principio de la legalidad tributaria que es muy importante, y que el Poder Ejecutivo tiene que reducir al máximo su capacidad operativa en todo lo relativo a las tasas, etcétera.

Mi preocupación es estudiar puntualmente el tema. Hay un reclamo legítimo por parte de algunos productores agropecuarios. Pero con respecto al principio de neutralidad para los prestadores de servicios me pregunto: ¿cuántas son las empresas que brindan servicios aéreos? ¿Cuántas son las cargas tributarias que tienen? ¿Cuántos son los puestos de trabajo? ¿Cómo se caracteriza la inversión en modernización?

Por cierto, lo que decía el señor Senador Heber no es poca cosa. Hasta hace no mucho tiempo, se han producido accidentes realmente lamentables. A veces, obviamente, porque el riesgo aumenta aún más en el sistema de fumigación por la altura con que se debe recorrer el camino para llevar a cabo el trabajo.

El principio de neutralidad parece que se aplica simplemente para decir que quien fumiga abajo tiene que pagar igual o quien fumiga arriba no tiene la exoneración porque el que fumiga abajo tampoco la tiene.

Mi pregunta, entonces, radica en saber si se trata de sectores de producción de servicios y cuántos son. Si bien no pregunto cuánto pagan, creo que por lo menos debemos saber cuántas empresas de fumigación hay, si son pequeñas y demás. Personalmente, conozco a más de un fumigador individual o persona que posee un avión. En fin, todas esas cosas son la base de productividad para el sector agropecuario de hoy.

Me gustaría insistir en este tema, sin perjuicio de los aspectos tributarios y de los costos no transables, y sobre lo cual, además, el sector arrocero -que es un ejemplo en muchas cosas- se ha manifestado en forma permanente. Estoy tratando de ir ajustando los distintos actores involucrados porque, de repente, el principio de la neutralidad se aplica para la prestación de los servicios aéreos y

terrestres y los que son Imeba e IRAE. Y en esta combinación, no sé si no estamos ajustando el cuerpo a partir del diseño del dibujo que hacemos con un dedo. Esa es mi preocupación.

Muchas gracias.

SEÑOR SERRA.- Cuando nos referimos a la neutralidad del impuesto, queremos significar el hecho de que ante una eventual contratación por parte del productor agropecuario el impuesto no arbitre a favor de uno u otro actor. El impuesto debería funcionar en forma neutra, de tal manera que cuando el productor agropecuario va a contratar un servicio no lo haga en función de que el sistema tributario arbitre a favor de unos agentes disminuyendo los costos de producción a favor de determinados sectores. A eso nos referimos con el término neutralidad. En esta materia, las decisiones económicas deberían ser neutras, es decir, no estar contaminadas por el impuesto. Ese es el propósito del Poder Ejecutivo: eliminar la exoneración que arbitra a favor de un sector.

Con respecto a los riesgos de la aplicación y los problemas que esta tiene -somos conscientes y los conocemos- entendemos que la herramienta tributaria no es la adecuada para solucionar el problema de los riesgos que pueda tener la gente. En ese sentido, habría que analizar otro tipo de soluciones, pero parecería que el instrumento tributario no va a solucionar los problemas de riesgo de aplicación ni va a solucionar el problema económico y financiero que pudieran llegar a tener esas empresas.

Nuevamente, manifestamos que la tributación de las empresas no la conocemos porque no tenemos las declaraciones fiscales. Tal vez, la información económica y financiera pueda ser solicitada a la gremial cuando concurra aquí.

SEÑOR ABREU.- Perdón, ¿tienen el número de empresas y de personas involucradas en los puestos de trabajo, más allá de lo que paguen?

SEÑOR SERRA.- Nosotros estimamos unas cuarenta empresas en aplicación, dato que, obviamente, será confirmado por la gremial. También tenemos el mismo problema de identificación por la no presentación de declaraciones juradas. Hay algunas empresas que la presentan, otras presentan información parcial y otras que ni siquiera lo hacen. Realmente, no disponemos de información.

Lo mismo sucede con respecto a la dimensión de las empresas. No sabemos la segmentación de las empresas chicas, medianas y grandes porque no disponemos de información. Tal vez, lo deseable sería incorporarlos al sistema y que comiencen, como cualquier hijo de vecino, a suministrar información que debería estar en poder del Estado como lo debe hacer cualquier otro contribuyente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero hacer dos referencias de orden constitucional que me parece que son ineludibles.

En primer lugar, el proyecto de ley que aprobó la Cámara de Representantes modificó su texto respecto a la iniciativa del Poder Ejecutivo porque establece la facultad que no estaba en el proyecto original. En consecuencia, sería necesaria una nueva iniciativa del Poder Ejecutivo. En más de una oportunidad se han presentado proyectos facultando al Poder Ejecutivo, por ejemplo, a reducir el IRPF, pero nunca se sancionaron porque de antemano todos estuvimos contestes en que requieren iniciativa del Poder Ejecutivo.

Pero hay un segundo tema -mucho más complicado- que tenemos que estudiar: la Constitución prohíbe aprobar en una Legislatura proyectos de ley que durante su transcurso fueron rechazados. Y este proyecto de ley fue rechazado en ocasión de analizarse y aprobarse el Presupuesto Nacional, con lo que ahí tenemos un obstáculo importante, sobre todo si pensamos que estamos a pocos meses, ya no de las elecciones, sino del cambio de mando. Más allá del partido que finalmente triunfe, me parece que debemos tener presente, en especial la segunda objeción, a los efectos que correspondan.

Estas son las dos puntualizaciones que quería hacer y que, a mi juicio, no son menores tratándose de temas de estas características.

SEÑOR SERRA.- Francamente, en este momento no tengo en mi poder la iniciativa del Poder Ejecutivo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Está acá; yo la tengo.

SEÑOR SERRA.- No me refiero a esa, sino a que el agregado que mencionaba el señor Presidente vino con iniciativa del Poder Ejecutivo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Esa no la tengo.

SEÑOR SERRA.- Se remitió formalmente. O sea que la restricción de eventual inconstitucionalidad quedaría levantada porque, como dije, el texto fue remitido formalmente con iniciativa del Poder Ejecutivo.

SEÑOR PRESIDENTE.- En la Secretaría tenemos la iniciativa original del Poder Ejecutivo, que es de fecha 11 de marzo de 2014, y allí no aparece la excepción.

SEÑOR SERRA.- La iniciativa fue remitida formalmente a la Comisión de Hacienda de la Cámara de Representantes.

SEÑOR PRESIDENTE.- Perfecto. Nosotros no la tenemos y por eso aclaramos que la iniciativa tiene que ser del Poder Ejecutivo.

SEÑOR SERRA.- Así fue.

SEÑOR PRESIDENTE.- Muy bien, pero de todos modos está la otra consideración, que es un poquito más pesada.

SEÑOR SERRA.- Sobre ese tema no opino porque no soy constitucionalista.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no hay otras observaciones que formular, solamente nos resta agradecer la presencia de los contadores Fernando Serra y Guillermo Testa, representantes del Ministerio de Economía y Finanzas, a quienes vamos a enviar la versión taquigráfica de la exposición que a continuación van a realizar los delegados de la Asociación Nacional de Empresas Privadas Aeroagrícolas del Uruguay.

(Se retiran de Sala los representantes del Ministerio de Economía y Finanzas.)

(Ingresa a Sala una delegación de Anepa, Asociación Nacional de Empresas Privadas Aeroagrícolas del Uruguay.)

-Tenemos el gusto de recibir a la delegación de la Asociación Nacional de Empresas Privadas Aeroagrícolas del Uruguay (Anepa), integrada por su Presidente, el señor Julio Placeres; su Vicepresidente, el señor Juan Chalkling; su Secretario, el señor Néstor Santos; el Vocal, señor Lionel Rossi, y el señor Mario Machín.

Gustosamente les cedemos la palabra.

SEÑOR PLACERES.- Mi nombre es Julio Placeres y represento a Anepa como Presidente.

Ante todo, agradecemos que nos hayan recibido. La verdad es que la visita salió un poco de apuro, pero a instancias de alguien que ayer nos dio la oportunidad, hoy podemos estar presentes aquí. Probablemente esta sea la última instancia -o una de las últimas- antes de aprobarse -o no- el proyecto de ley que motiva nuestra comparecencia en el día de hoy.

Nuestra asociación agrupa a todas las empresas de Uruguay, que son alrededor de 30, con un número aproximado de 80 aviones en condiciones de volar; hay algunos más, pero en condiciones de volar hay 80.

Podríamos comenzar por referirnos a la diferencia que hay entre una aplicación aérea y una terrestre, y por lo cual, precisamente, no debería existir el mismo tratamiento, que es lo que hoy nos trae aquí buscando corregir una asimetría -como se dice- entre el servicio del avión y el del equipo terrestre o del mosquito. Voy a enumerar algunas diferencias muy importantes -para nosotros, sustanciales- que existen entre uno y otro.

Por un lado, el avión paga tasas anuales, mientras que el equipo terrestre no paga nada, no tiene costos.

El combustible se compra por adelantado y solamente se puede adquirir en tres lugares en nuestro país: La Teja, Treinta y Tres y Paysandú. El equipo terrestre puede comprar el combustible que utiliza -que es el gasoil- en cualquier estación de servicio y, además, tiene un plazo para el pago de no menos de treinta días.

Las empresas de aviación debemos contar con seguros obligatorios y, de hecho, todos lo tenemos. Más allá de eso, no contamos con seguro de casco, porque es muy caro. A modo de ejemplo, para tener una idea, el costo del seguro de un avión usado, viejo -como la mayoría de los que hay en Uruguay; nuestra flota data, promedialmente, de 1975- que tenga un valor estimado de US$ 200.000, ascendería a unos US$ 15.000. Entretanto, para una máquina terrestre del mismo valor -o sea, US$ 200.000- el costo oscila en los US$ 2.000. ¡Vean la diferencia: US$ 2.000 contra US$ 15.000!

El piloto fumigador primero tiene que ser piloto privado -esa es la forma de comenzar- luego piloto comercial y, por último, convertirse en piloto agrícola, que es una especialidad dentro de la aviación. Normalmente, toma de cinco a seis años llegar al punto final, y los costos estimados para hacerse piloto son de no menos de US$ 30.000. Sin embargo, para llegar a ser operador de un equipo agrícola terrestre, el costo es cero.

La vigencia de la licencia que nos otorga la Dinacia -todos somos pilotos- para poder volar un avión aeroagrícola es de entre seis meses y un año; depende de la edad del piloto. Para poder operar un equipo agrícola terrestre, la vigencia de la licencia es de diez años, pero la persona no tiene que pasar por exámenes psicofísicos -como sí debemos hacerlo nosotros cada seis meses o un año, dependiendo de la edad- sino solamente contar con el carné de salud.

En cuanto a las obligaciones del piloto agrícola, es decir, los exámenes y chequeos médicos, puede afirmarse que son las mismas que se requieren para ser un piloto que vuela en el transporte aéreo comercial -o sea que lleva pasajeros- o de carga; son exactamente iguales.

Si hablamos del material de vuelo -los aviones- es necesario decir que debe cumplir los mismos requisitos que aquel que transporta pasajeros o carga aérea.

Por su parte, el mantenimiento se realiza por calendario o por horas de vuelo y los requisitos también son los mismos que se exigen para el transporte de pasajeros o de carga.

Digo todo esto porque en algún momento se ha explicado que las compañías de navegación aérea supuestamente estarían exoneradas -de acuerdo con una nueva interpretación- y, hasta ahora, la Dirección General Impositiva nos ha considerado como tales, básicamente, porque cumplimos con los mismos requisitos que las otras compañías que transportan pasajeros o carga. Eso ha sido así desde el año cuarenta, debido a una ley de fomento y desarrollo -Ley Nº 9.977- y algún Texto Ordenado; todos estos textos tienen el mismo fin de apoyar a la aviación porque, como los señores Senadores sabrán, es algo tremendamente frágil. Nuestro rubro no sólo es frágil porque se trata de aviones cuyo mantenimiento es complicado -dado que estamos muy alejados del lugar de fabricación y de donde se nos puede proporcionar los repuestos; todo hay que importarlo y demora muchos días en llegar- sino también porque la aviación agrícola debe cumplir con los mismos mantenimientos que la aviación comercial.

Voy a volver al tema de lo que está, o no, gravado. La aplicación terrestre está gravada al igual que la carga y el transporte terrestre de pasajeros, mientras que la aplicación aérea -siguiendo con la misma línea de pensamiento- no está gravada por el IRAE, al igual que el transporte de pasajeros y la carga aérea. La facturación de los servicios de carga aérea y de transporte de pasajeros es descontable, pero lo que nos está pasando es que nuestra factura no es descontable.

En cuanto a los aviones, habíamos hablado de la cantidad que hoy tenemos. Son aproximadamente 80, mientras que los equipos terrestres registrados son alrededor de 1.500. Entonces, la pregunta que surge es cuál está en vías de extinción, si el equipo terrestre o el aéreo. Si consideramos los últimos 20 o 30 años, advertiremos que el número de aviones se ha mantenido, pero en los últimos 12 o 14 años el de equipos terrestres ha aumentado de cero a 1.500.

Todos hemos escuchado hablar de la bonanza agrícola y de cómo ha aumentado el área dedicada a la agricultura en Uruguay. Sin embargo, eso no se ve reflejado en la cantidad de áreas en las que trabajamos porque solamente se acude al avión cuando hay excesos hídricos que, generalmente, van asociados con aparición de plagas. En ese caso realmente tenemos un trabajo muy interesante, pero se da una vez cada muchos años.

Lo que hemos encontrado -a pesar de que creímos que no iba a ser así- es que nuestra cantidad de trabajo no depende del área sembrada en el país -no es así- sino de las condiciones meteorológicas que se den. Últimamente ha habido algunos desarreglos y excesos hídricos y hemos podido trabajar, pero quienes estamos en esto desde hace muchos años sabemos que también hemos tenido períodos de muchísimos meses -a veces muy cercanos al año- con muy poco trabajo. Sin embargo, hay que seguir manteniendo tanto a los aviones como al personal que, ciertamente, es muy particular, muy especializado, y no se lo puede mandar a sus casas porque después resulta muy difícil rehabilitarlo o conseguir nueva gente para realizar la tarea.

No tengo más para agregar, pero mis compañeros probablemente sí.

Muchas gracias por su tiempo.

SEÑOR CHALKLING.- Ante todo quiero decir que integro una empresa en este rubro que nace en 1948 y que ha crecido.

Vale destacar que hay una ley de fomento de la aviación civil -que es la que refirió nuestro Presidente- que data del año 1940, y quiero hacer especial énfasis en este punto. Esa ley nace con el espíritu de fomentar la aviación pero también de sostenerla en el futuro, porque se trata de un negocio sumamente frágil. A lo que ya se ha dicho agrego que es muy susceptible a cambios económicos y a inestabilidades en los mercados, más aún la aviación agrícola.

Voy a hacer una comparación por el lado de las líneas comerciales que los señores Senadores van a entender más fácilmente.

Como se sabe, todas las líneas aéreas comerciales están, en parte, subvencionadas por los Estados porque son necesarias para la comunicación. Ese es el espíritu de aquella ley y eso es lo que

pasa también con la aviación agrícola. Entonces, cuando se pretende derogar la exoneración que tenemos, entendemos que se está haciendo un daño y que habrá una reducción en el mercado aéreo de la aviación agrícola.

Como dato interesante y para que los señores Senadores tengan una idea de la situación, podemos decir que en el ámbito interno, la aviación agrícola consume un 88% del combustible que utiliza el sector aéreo en el Uruguay. Quiere decir que somos el 88% real de la aviación.

Cuando empezamos a hablar de todas estas cosas, desde el Gobierno se nos dijo que se había bajado en un 7% el costo del combustible para aviación. Efectivamente, eso fue así, pero para las compañías extranjeras. Cuando hablamos del país productivo hay que tener en cuenta que, según las cuentas que hicimos, con ese 7% que se retiró del combustible nosotros podríamos volar 3,9 temporadas.

Entonces, pretendemos que esto sea respetado porque el tema de la fragilidad de este negocio es sumamente importante. Pensamos que aquí hay un número que, de repente, se interpretó mal; me refiero a cuando se habla de que a los productores que van a aportar por Imeba se les va a devolver un 5%. Tememos que ese número esté equivocado y, de hecho, entendemos que hay varios conceptos que lo están. A su vez, creemos que es necesario que se llame al Ministerio de Defensa porque nosotros dependemos de esta Cartera y con esto se va a producir una situación bastante compleja, ya que necesariamente va a ocurrir una migración de los aviones, puesto que esa es la idea que tienen todos los empresarios en el caso de que esto se lleve a cabo.

Queremos destacar que nosotros también hacemos un servicio de emergencia y, quizás, en lugar de discutir estas cosas deberíamos analizar la posibilidad de declarar la esencialidad de esta actividad. Sin ir más lejos, gracias a este servicio se pudo salvar la cosecha de este año, cosa que ya sucedió en los años 2007 y 2009. También hay que recordar que actuamos en los incendios que se produjeron en la Fortaleza de Santa Teresa y en Punta del Diablo, lo que no tuvo costos para el Estado. Entonces, cuando el Estado precisó de este tipo de aviación, siempre estuvo presente. Vale decir que los litros de agua que se esparcieron sobre los fuegos que se produjeron en Santa Teresa habrían implicado para el Estado una factura de tres millones y medio y lo cierto es que lo arregló cubriendo los costos del combustible, ya que nosotros asumimos todos los riesgos. Entendemos que nuestra actividad es vital para el desarrollo del Uruguay y que tenemos que estar incluidos en el proyecto de país productivo.

Por otro lado, quiero resaltar algo que no es menor y que entendemos no es correcto. El 9 de julio de 2014, en ocasión de la comparecencia del Ministerio de Economía y Finanzas ante la Comisión de Hacienda para el tratamiento de este tema, el Director de la Asesoría Tributaria, contador Fernando Serra, hizo referencia expresa a estos antecedentes de las consultas que hemos mencionado. Luego de referirse a la Consulta Nº 5264, expresó: «Hasta acá, nos referimos a la solución en el ámbito de la Administración tributaria». Pero resulta particularmente grave que luego de una prolija mención de los antecedentes en materia de consulta de la DGI sobre este tema, el titular de la Asesoría Tributaria del Ministerio de Economía y Finanzas, omitiera referirse a la Consulta Nº 5264, la que fuera rectificada posteriormente por la Dirección General Impositiva.» En efecto, en la Consulta 509 del 1º de abril del 2011, se expresa en forma concluyente que a los efectos de dar certeza jurídica, se estima pertinente modificar parcialmente el criterio sostenido en la Consulta Nº 5264 y considerar que las rentas derivadas de la actividad de fumigación aérea se encuentran comprendidas en la franquicia prevista en el literal A) del Artículo 52, del Título IV, del texto ordenado de 1996.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿En qué oportunidad fue que se hizo una referencia a esas características?

SEÑOR CHALKLING.- En una de las tantas consultas que se hicieron a la DGI. Nosotros entendemos que este fue un criterio de varios Gobiernos, incluido el militar, y que continúa hasta ahora. Incluso, de este propio Gobierno que ya se hizo una consulta previa.

Esto nos lleva a pensar que se está produciendo un cambio en las reglas de juego.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Están en condiciones de dejar todo esto a la Secretaría?

SEÑOR CHALKLING.- Lo que estoy mencionando figura en el material que les vamos a dejar y tiene que ver con todas las consultas vinculantes.

Queremos comprender el mensaje que envía el Gobierno cuando habla de país productivo, saca un 7% a las aerolíneas extranjeras y a quienes estamos desde hace años en este negocio se nos quiere gravar con esto. Como dije antes, se va a producir una migración de aviones.

Por otro lado, el Gobierno plantea, a través del Ministerio de Industria, Energía y Minería, una política que busca fomentar 18 ramas de actividad, entre las cuales está la industria aeronáutica. Nosotros representamos el 88% real de esa industria y nos parece que existe una diferencia de criterios, lo que hace que nos cueste entender el mensaje.

Finalmente, debo decir que considero que es una falta grave que no se haya convocado a esta Sala al Ministerio de Defensa Nacional porque nosotros dependemos de él y la autoridad se va a ver diezmada en cuanto a los contralores que tiene que hacernos, lo que es bastante complejo. En este momento, estamos sufriendo certificaciones internacionales con altos costos y en un mercado que hace difícil que podamos sustentarlas.

SEÑOR SANTOS.- Hace aproximadamente un mes o un mes y medio, los señores Senadores votaron una exoneración de impuesto a la renta para el alquiler de aviones extranjeros. Quiere decir que esto tenía como destinatarios directos las empresas BQB o Alas U. Nosotros podríamos llevarnos nuestros aviones y matricularlos en Paraguay y si lo hiciéramos hoy no estaríamos aquí con ustedes porque el problema estaría solucionado. No lo hacemos porque jugamos totalmente limpio. Estamos con una aviación en la cual si decimos que hace diez años no existía soja en el Uruguay y hoy tenemos 1:400.000 hectáreas, tendría que haber habido una explosión. Sin embargo, hace treinta años en el Uruguay había 116 aviones y hoy son 121 o 130, en orden de vuelo solo 80 u 85 porque no hay más pilotos para eso. El trabajo en ese canon no existe, solamente es permanente en el sector arrocero.

Creemos que el reclamo de los arroceros es muy justificado. Este es el tercer año que da pérdida y es un sector que se nos va, que no tiene arreglo y lo digo porque todos nuestros amigos son productores. Con la soja al precio que está esto no tiene más arreglo, ¡señores, estamos al borde de otro fainá! Si le ponemos este impuesto nosotros vamos a tener que incrementar los costos, cosa que no teníamos prevista, y van a aumentar un montón de costos. Como dice la ley de fomento nosotros tenemos exonerado el combustible, el aceite, los talleres. Para nosotros todo eso va a figurar como ganancia, pero en realidad no va a ser ganancia, no va a ser descontable y vamos a subir mucho más. Me pareció lamentable lo que el Ministerio de Economía y Finanzas dijo en el Senado, de que era solo un 5%, que lo llevó y lo transportó a los productores. Realmente a mí me dolió porque yo también soy productor. Si fuéramos a renta ficta, a Irae ficto, el aumento que va a tener la aviación agrícola va a ser de un 12,5%, de ahí para arriba. En base a esa ley aeronáutica todo lo que nosotros no podemos descontar va a provocar que los precios estén arriba de un 18% o de un 20%, ¿y quién lo paga? El productor. ¿Qué productor? Los productores chicos que son los que acá se lesionan, los que tienen Imeba por renta ficta. En el sector arrocero de la zona de Rocha el 40% son productores chicos, es mucho. Le vamos a subir el precio a algo que no pueden pagar más, se terminó. El sector arrocero se fundió. Y lo que la Asociación Cultivadores de Arroz grita es que no le cobren impuestos por nuestra factura. No pide que nos lo cobren a nosotros, sino que les permitan descontar la factura. No sabemos por qué el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca se encaprichó y el Ministerio de Economía y Finanzas lo apoya.

¡Señores: el agro realmente se nos está quedando y esto está complicado!

Es muy fácil preguntar: ¿Quién es la aviación? ¿Cómo en treinta años se mantiene el mismo grupo? Porque son amantes de lo que hacen, es así. Los grandes productores compran su mosquito o su máquina sembradora de U$S 300.000, no hay problema por plata; el problema es que no lo pueden dirigir, si no todos tendrían aviones. Por ejemplo, Arrozal 33 S.A. acaba de contratar una empresa y cerró el sistema de avión. Los productores que plantan 1.000 o 2.000 hectáreas de arroz y

tenían aviones porque sus hijos tenían el sueño de volar, les dijeron: «No m’ hijo, te compro un avión pa’ que te diviertas, pero esto no es rentable.» Acá viven porque la familia entera está atrás de las empresas.

Entonces le vamos a pasar un impuesto con un costo elevadísimo a un sector que no lo puede pagar. Señores: ¡los arroceros no pueden pagar más costos! Y me podrán decir que los van a descontar. ¿Quiénes? Los grandes, pero estamos matando a los chicos que es a quienes les va a doler. Se llegó a decir -lo que es lamentable- que el Ministerio de Economía y Finanzas haya dicho que a los chicos les daba una exoneración, pero por qué no se la hacen a todos para que descuenten la factura del avión y emparejamos, solucionamos el problema de una buena vez sin seguir aumentando costos. Estamos aumentando costos que nadie va a poder pagar.

Si volvemos a la asimetría que pretenden entre aplicadores aéreos y aplicadores terrestres, van a ver que, como dijo el Presidente, la diferencia entre la aviación y el equipo terrestre no existe. ¡Es algo tan grande! ¡En 10 años aparecieron 1500 equipos! ¡Se puede pensar que los empresarios no son capaces de traer aviones! ¡Claro que pueden traer aviones, pero no funciona así! Creo que estamos embretados en un problema y la solución no es esta. Como productor me duele lo que dijo el Ministerio de Economía y Finanzas y como empresario agrícola ni que hablar.

Creo que la pelota está en la cancha de los señores Senadores. Nos corresponde agradecer que nos hayan recibido y por habernos escuchado. Les pedimos una mano porque entendemos que esto no puede salir. Aparte, faltan quince días para que se termine el Gobierno. Creo que es un problema que lo tenemos que pelear en la cancha de vuelta. Perdonen que les diga esto, pero así lo siento y no me iba a quedar con las ganas de decirlo.

Si los señores Senadores tienen alguna duda pregúntennos porque podemos contestar todo.

Acá seguimos con una Pluna ente autónomo que es un cáncer que tenemos, seguimos con todo un problema de las compañías aéreas y nos logramos sacar al Ministerio de Ganadería con el servicio aéreo que era un costo brutal. Fue el mercado el que reguló a las empresas de aviación y hoy el Gobierno por aviación agrícola no está gastando un solo peso, y tiene un seguro brutal. Cuando sucedió el incendio en Santa Teresa lo apagamos y las cifras son esas que él dio, es decir es mucho más que 300.000. Además, el Ministerio de Economía nunca dijo cuánto va a percibir por nuestro impuesto; seguramente hoy no se los hayan dicho, porque no lo saben. Yo se los digo: US$ 361.000 es lo que van a percibir si el año se mantiene como el pasado, porque si el año es seco y nos atenemos solo a los arroceros hablaremos de menos de la mitad. A veces la gente piensa que no se puede venir a molestar a los Senadores si se está hablando de esa plata, pero a mí se me muere el que me paga, se me mueren los productores. Por eso estamos acá.

Perdónenme señores Senadores y gracias por habernos recibido.

SEÑOR PRESIDENTE.- Esta Casa fue construida para que la gente venga a expresar su opinión, así que son muy bienvenidos.

SEÑOR TAJAM.- Los invitados son bienvenidos. Me parece que el hecho de que el señor Placeres nos hablara y nos incentivara para que estén ustedes hoy acá fue bueno, porque evidentemente no podríamos resolver este tema sin escucharlos. Creo que hay dos elementos que debemos tener en cuenta e indudablemente deberemos seguir hablando con los representantes del Ministerio de Economía y Finanzas. Me refiero, por un lado, al famoso tema del crédito fiscal, que está asociado con lo que ustedes aumentarían de precio en virtud de perder la exoneración del IRAE. Obviamente, si las pequeñas empresas no descuentan pero ustedes van a aumentar más del 5%, eso genera un problema. Ese 5% tendría que ver con un tema de rentabilidad, es decir, sería un 25% sobre la renta neta que ustedes obtienen. El contador decía hace un rato que muy pocas empresas llegarían a ese término. Pero no entendí bien a qué se refieren cuando dicen que no podrían descontar algunos gastos si tuvieran que pagar el IRAE. Es decir que de ese IRAE no podrían descontar algunos gastos y por eso el 5% no calza con los cálculos de ustedes.

SEÑOR SANTOS.- Hoy estamos acá porque el productor arrocero no puede descontar nuestra factura. ¿Por qué? Porque nosotros no pagamos IRAE. Entonces, en una factura que de pronto es muy importante, al productor arrocero le figura como ganancia. De nuestra factura él paga un 25% de ganancia, porque le figuró como ganancia y no como pérdida. Ahora bien, por la ley de fomento y desarrollo, no pagan renta ni los combustibles, ni las grasas, ni los mecánicos, ni los repuestos; es decir, todo nuestro esquema de mantenimiento está exento.

SEÑOR TAJAM.- ¿Todo eso no es deducible?

SEÑOR SANTOS.- Exacto. Entonces, nosotros no vamos a poder desconocer eso. Por eso digo que me duele que desde el Ministerio de Economía se hable de un 5%, ya que allí están los que manejan la economía. Es decir, se viene acá a defender una ley que no se sabe lo que significa en plata. En realidad, no se trata del 15%. Hagamos de cuenta que las empresas son chicas, que facturan US$ 600.000 y van por renta ficta. Podríamos entrar en ese paquete, pero el propio Gobierno por renta ficta cobra el 12,5% del bruto, quiere decir que nunca va a ser un 5%; la mentira es demasiado grande. Solamente si nos acogiéramos a renta ficta, pagaríamos el 12,5%, por lo que los cálculos nunca pueden dar 5%. El rubro más grande de la aviación es el combustible y está exonerado de renta.

No sé si los señores Senadores tienen alguna otra duda; en ese caso pregúntennos porque queremos que esto quede bien claro.

SEÑOR TAJAM.- Me parece bien. Inclusive el Ministerio podrá seguir haciendo sus cuentas con lo aportado por los representantes de Anepa.

SEÑOR SANTOS.- Las exoneraciones están listadas. Y, como decía, ningún gasto es descontable; al no serlo, nos queda como ganancia, lo que hace que aumenten los costos.

SEÑOR CHALKLING.- Hay otros caminos para resolver esto. De hecho, existen algunos ejemplos, como los pasajes aéreos, en donde hay exoneraciones para poder descontar. Entonces, no creo que para solucionar los problemas de los arroceros sea necesario castigar a otro sector que ya tiene una exoneración -que, como decía, ha sido mantenida por todos los Gobiernos y que este mismo Gobierno así lo ratificó- cambiando las reglas de juego.

Por lo expuesto, entendemos que el camino es buscar la excepción para que se pueda descontar ese gasto. Con ello se terminaría el problema: el arrocero descontaría el gasto, no castigaríamos al chico y a nosotros se nos dejaría continuar sobreviviendo, que es lo que estamos haciendo.

Por otra parte, deseo aclarar una situación que se ha dado en torno al ingreso de nuevos aviones para realizar el trabajo. Ello se produjo porque ha habido un cambio en la dinámica del trabajo. Anteriormente teníamos una zafra de cuatro a cinco meses y volábamos cuatrocientas horas por avión. Hoy en día, la demanda de trabajo -no en cantidad, sino en la posibilidad de entrar, dado que cada vez más nuestros aviones son utilizados en casos de emergencia porque entramos en determinados terrenos cuando llueve, donde no hay medio que sustituya al servicio aéreo- nos lleva a cumplir esas horas en veinte o veinticinco días. Ese fue el cambio que se produjo, pero los aviones siguen siendo los mismos.

Como hemos dicho, este es un negocio sumamente frágil y que tiene altos y bajos de acuerdo al clima. ¿Cómo hacemos para «bancar» nuestras estructuras cuando la última factura que se emitió por trabajo fue en abril y vamos a empezar a trabajar a fines de setiembre? Como decía, nuestra actividad es frágil, pero tiene que existir, y es por eso que cuenta con este historial de exoneraciones.

SEÑOR ABREU.- Quiero formular una pregunta que ya realizamos al Ministerio de Economía y Finanzas. Cuando le preguntamos a dicha Cartera cuántas empresas aéreas de esa naturaleza había, se nos contestó que eran cuarenta. Sin embargo, ahora nuestros invitados afirman que son treinta.

SEÑOR SANTOS.- Daré el número exacto: hay treinta y cuatro empresas registradas, pero en realidad son treinta, porque existen dos casos de empresas en las que hubo separaciones matrimoniales: la esposa se quedó con una empresa y el esposo con otra. Hace treinta días se registraron en la Dinacia treinta empresas -cabe señalar que el 100% integra nuestra asociación; incluso les puedo dar los nombres de sus titulares y los de sus hijos- pero por la nueva Ley de Aviación Civil, se están recertificando treinta y cuatro.

SEÑOR ABREU.- Esto es muy importante, porque si tenemos una diferencia de un 20% o 25% en el cálculo del número real de empresas, lo que se interpreta es que el Poder Ejecutivo y el Ministerio de Economía y Finanzas no están manejando el tema con precisión. Inclusive les preguntamos cuál era el número de puestos de trabajo que involucra, pero no obtuvimos respuesta. También queríamos saber -y ya ha quedado aclarado por nuestros invitados- de dónde sale el concepto de neutralidad con las diferencias tan grandes entre los servicios terrestres y aéreos.

Reitero que el número de puestos de trabajos que involucra esta tarea es muy importante, dada la especialización que requiere; no es un simple puesto de trabajo. Como se decía, se necesita determinada cantidad de años para subir de nivel. A su vez, es muy importante, sobre todo, en el ámbito de la prestación de los servicios, que hoy es uno de los elementos básicos de la economía del país. Entonces, el número de personas involucradas, no tanto por la cantidad sino por la calidad y la especialización, es tan sustancial como otros números de otra naturaleza que puedan darse. Y como no tuvimos respuesta del Poder Ejecutivo, nos gustaría que ustedes nos dieran la cifra. Si la diferencia en el número de empresas es de un 25%, el Poder Ejecutivo y el Ministro de Economía y Finanzas no tienen una idea precisa de cuáles son las empresas afectadas.

SEÑOR PLACERES.- Si el Ministerio de Economía y Finanzas solicitó los datos a la Dinacia, obtuvo información de veinte años atrás. Digo esto porque hace poco salió una lista para depurar las empresas aeroagrícolas y todos nos reímos cuando vimos que había empresas cuyos titulares habían muerto hace veinte años. Algunas empresas -de otras personas, sociedades anónimas o SRL- dejaron de existir hace muchísimos años, ya sea porque falleció la persona, o porque la familia decidió no seguir más con la actividad, etcétera. ¿Saben qué es lo que nos llamó la atención? Que la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica tenga esos datos cuando una de las condiciones para mantener una empresa vigente es que tenga un avión por una determinada cantidad de tiempo y en condiciones aeronavegables. De lo contrario, tiene un plazo luego del cual es notificado y esa empresa desaparece del mercado. Por lo menos, esto es lo que sucede dentro de lo que es la aviación civil.

Entonces, probablemente lo que sucedió es que el Estado pidió el dato a la Dinacia y recibió esa información. Pero nosotros, que conocemos cada una de las empresas y quiénes son sus dueños, podemos decir exactamente cuáles existen y cuáles dejaron de existir hace muchísimo tiempo.

Quería agregar algo que quizás conozcan los señores Senadores. En la industria de la aviación agrícola no hay inversionistas. ¿Por qué? Generalmente, cuando hay dinero en el medio aparecen los inversionistas. Dinero es lo que sobra en el mundo; no está en los bolsillos nuestros. Sin embargo, en esta actividad, todas las empresas pertenecen a pilotos que empezaron con un avión, volando para alguien, y luego se emanciparon; a algunas les fue mejor, a otras peor, y otras desaparecieron.

Para dejar en claro este tema, como dijo el señor Santos, hay 30 empresas. Algunas de ellas tienen una potencia mínima porque están ubicadas en áreas donde no hubo un gran desarrollo de la aviación agrícola y se siguen sosteniendo porque son empresas muy familiares: la persona que vuela es la que mantiene el avión y hace todo el resto, a veces, con la ayuda de su pareja. Aclaro que la Dinacia considera empresas a todas aquellas que tienen un avión de su propiedad o arrendado.

En cuanto al número de personas que trabajan en esta actividad, prefiero que se refiera a ello el señor Santos.

SEÑOR SANTOS.- Hay unos 130 aviones, de los cuales 85 están en orden de vuelo, pero no tenemos pilotos para ponerles a esos 85 aviones. En el Uruguay hay entre 60 y 70 pilotos aeroagrícolas. Estos pilotos son diferentes de los demás; los pilotos de línea no pueden venir a fumigar, pero nosotros sí podemos volar un avión de línea porque tenemos las mismas capacitaciones y exigencias. El hecho de venir al campo es muy distinto al de volar una aerolínea. Las personas que trabajan en estas empresas están en el entorno de las 320. El movimiento que le damos a la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica representa el 88% de toda la actividad área del país. Es muy fácil hacer el cálculo. El 88% del combustible de la aviación en el país, lo consume la aviación agrícola. No tengo los números de todo lo que se mueve alrededor, como los talleres, etcétera, pero insisto en que representamos el 88% de la aviación.

SEÑOR ABREU.- El empresario de esta actividad, ¿puede importar aviones usados, o tienen que ser nuevos?

SEÑOR SANTOS.- Uruguay puede importar aviones usados. Nuestro país goza de una amplia ley de importaciones libre de gravámenes. El tema es que entre la década de los setenta u ochenta estos aviones se dejaron de hacer en el mundo de la aviación agrícola. Recién aparecieron compañías nuevas que venden aviones a turbina, cuyo valor es de US$ 1:000.000. La situación es la siguiente: en el exterior prácticamente ya no se consiguen aviones usados, salvo en los países donde se prohibió la aviación agrícola, como en Europa, Turquía, etcétera. Hay aviones nuevos y, como Estados Unidos está en crisis -es verdad, está en crisis- dieron crédito para que los «indios» de Sudamérica podamos comprarlos; los diez o doce aviones nuevos tienen la hipoteca de la casa y una financiación de un banco americano. Para comprar una máquina terrestre, el Banco de la República otorga la financiación sin ningún inconveniente, pero a nosotros no; de esa forma no podemos acceder a los aviones nuevos; es otra gestión. En los últimos dos o tres años se produjo este cambio. Antiguamente, para comprar un avión nuevo, las fábricas ni atendían; decían, por ejemplo: «Su valor es de US$ 765.000; paguen y después veremos cuándo les damos el avión». Esto cambió en los últimos cuatro años.

En los últimos treinta años solo tenemos doce aviones nuevos, por lo que queda claro que no es un negocio brillante. Si hablamos de equipo terrestre y equipo aéreo, hoy la diferencia es de US$ 10 a US$ 15 o US$ 18; la diferencia va a ser abismal si aumentamos; vamos a quedar a más del doble del precio. Solo nos van a llamar cuando no haya forma de que se pierda el cultivo. Ahora bien; el problema es quién va a sobrevivir. Si vienen dos o tres años secos, acá se terminó lo que queda de la aviación agrícola.

SEÑOR HEBER.- Voy a ser breve porque muchos de los argumentos que la delegación ha planteado en Comisión, los estábamos discutiendo hace un instante con los representantes del Poder Ejecutivo.

Coincidimos en el análisis, si bien no teníamos los números tan claros como ustedes, lo que nos ayuda en la argumentación.

Ahora bien, hay algo que no hemos manejado en la discusión con el Poder Ejecutivo. Me refiero al tema que se mencionó respecto a las empresas nacionales y extranjeras y que, en lo personal, no lo tenía presente; creo que fue el Secretario quien en algún momento mencionó la injusticia que existía en el tema del combustible; asimismo, el señor Santos también había señalado los costos que todo eso significa. Me gustaría que se repitiera esa explicación para tenerla bien presente. Creemos que existe una gran solución simplemente equiparando los beneficios que tienen las empresas extranjeras con las nacionales. ¡Ni qué hablar de que son empresas chicas! ¡Ni qué hablar de que las empresas de navegación aérea importantes tienen exoneraciones que ustedes no tienen, o que se pretende que no tengan! Todo esto lo tenemos en cuenta, pero me interesaría que pudieran explicar mejor esto último que mencionaron porque no lo teníamos presente cuando hablamos con el Poder Ejecutivo. Desde mi punto de vista es algo que tiene un gran peso. Consideramos bastante absurdo que estemos subsidiando a empresas extranjeras y no tengamos consideración con las empresas nacionales.

SEÑOR CHALKLING.- Con mucho gusto voy a aclararlo, señor Senador, porque es un dato oficial.

La aeronáutica es una de las dieciocho ramas que el Estado decide apoyar, proyectar o fomentar, y uno de los primeros trabajos del Ministerio de Industria, Energía y Minería es la creación de un clúster para empezar a fusionar todos los esfuerzos y proteger esa industria entre todos los actores. Uno de los primeros pasos que da, dada la importancia de lo que es el sector aeroagrícola, es hacer un estudio referente al combustible, teniendo en cuenta todo lo que mencionó el Presidente en cuanto a que estamos desabastecidos, y demás. Recalco que es un número oficial; el estudio está disponible y se lo podemos hacer llegar. Si la memoria no me traiciona, Uruguay consume unos 103:000.000 de litros, de los cuales solamente 3:400.000 son los que consumimos internamente. El resto lo consumen las aerolíneas extranjeras. Cuando se bajó un 7%, fue a las aerolíneas extranjeras -o sea a toda esa cantidad de litros- y no al mercado interno. De esos 3:400.000 litros -no recuerdo bien la cifra pero vamos a alcanzar los datos, para que los tengan a disposición- consumimos el 88%.

Nosotros hicimos un cálculo sobre lo que volamos en promedio en los últimos cinco años y llegamos a la conclusión de que con ese 7% que se bajó a las compañías extranjeras nos da para volar 3.9 temporadas. Entonces, nos preguntamos por qué nos están pegando, cuando a las compañías extranjeras se les hace una rebaja.

Yo estoy al frente de una empresa que comenzó en 1948 y es un orgullo poder llevarla adelante, pero no entiendo cómo se nos está pegando cuando hemos soportado todo tipo de adversidades y hemos colaborado con el Gobierno cuando se nos pidió. Nadie da un paso atrás; todo lo contrario, y estuvimos en un incendio a pesar de que eso implica altos riesgos para nosotros, no solo por la posibilidad de perder la máquina, sino también la vida. Nosotros sentimos que éramos uruguayos, que teníamos que cumplir con nuestro deber y allí estuvimos.

Entonces, cuando gente del Gobierno dijo que se bajaba un 7%, dijimos que eso estaba mal. En realidad, el concepto de bajar estuvo bien, pero el problema es que no se nos incluyó a nosotros.

SEÑOR ABREU.- Estamos hablando de treinta empresas que son sociedades de responsabilidad limitada y sociedades anónimas con acciones nominativas, algunas al portador. Es decir que acá, en todas las empresas nacionales, sus socios son identificables, sin importar la naturaleza jurídica que tengan. No sucede lo mismo con las grandes empresas transnacionales, que no se sabe quiénes son sus dueños, ya que son paquetes accionarios y sin indicación de acciones.

Digo esto para que quede claro que acá se va con el ADN, la tomografía, el bolsillo y, además, el esfuerzo. Sin embargo, los extranjeros tienen el pasaporte para no pagar.

SEÑOR TAJAM.- Quisiera hacer una pequeña reflexión, para que no parezca que le dimos todo a los extranjeros y le pegamos a los nacionales. En realidad, creo que no se le pegó a nadie, pero eso vendrá a consideración después. Incluso, yo propondría que la versión taquigráfica de esta sesión sea enviada al Ministerio de Economía y Finanzas a fin de tener algún otro intercambio luego.

Hay que tener en cuenta que para nosotros es importante mantener la interconexión regional y que cuando las empresas extranjeras vienen acá o a Argentina o Brasil tienen costos diferenciados, especialmente en el combustible, en el que Uruguay, incluso por un tema cambiario, ha tenido problemas. Es por eso que se atendió a esa actividad en particular.

Quería hacer estas precisiones porque de lo contrario se sacan algunas conclusiones simplistas, como la del señor Senador Heber que no tiene relación.

SEÑOR CHALKLING.- Nosotros entendemos eso y nos parece perfecto. Estamos de acuerdo con la nivelación a nivel internacional, pero nos preocupa porque ya hoy, por los costos de Uruguay, ya estamos desalineados con los precios de la región en lo que a aplicaciones aéreas se refiere y si asumimos este costo vamos a estar muchísimo peor.

SEÑOR HEBER.- Simplemente quiero dejar constancia de que estoy de acuerdo con que se exoneren los combustibles a las empresas de aeronavegación internacional que llegan, porque hay un costo diferencial y también por el tema de la conectividad. Lo que no me parece bien es que ustedes no

tengan también ese beneficio que tienen las empresas internacionales que es parte de una política para tratar de que vengan aquí y tengan un combustible, por lo menos, competitivo en la región. Me parece que ese esfuerzo se tiene que extender también a las empresas nacionales para igualar un poco la situación.

SEÑOR ABREU.- El concepto de neutralidad que maneja el Poder Ejecutivo es importante porque está sosteniendo como fundamento de esta política tributaria este concepto y señala que recuperar el concepto de neutralidad es poner en las mismas condiciones a quien presta los servicios en tierra y a quien los presta en el aire. No es como se ha planteado y explicado porque, además, se agrega otro tema más: si tiene que restablecerse la neutralidad también tiene que hacerse el mismo tratamiento tributario a la empresa de carácter extranjero como a la de carácter nacional. Simplemente, quería manifestar esto en el mismo sentido que solicitó el señor Senador Tajam de manera que en la versión taquigráfica quede registrado este concepto de neutralidad que pedimos definir al Ministerio de Economía y Finanzas.

SEÑOR SANTOS.- Nosotros estamos totalmente de acuerdo con la exoneración que se les da a las empresas extranjeras porque entendemos que la aviación en el mundo funciona así desde el año cuarenta: si los Estados no subvencionan a la aviación esta no existiría. ¿Cuánto le costó a este país el servicio aéreo agrícola del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca? Una fortuna. Gracias a Dios la parte privada asumió ese costo, nos desarrollamos bien y se dejó de perder. Nosotros no venimos a reclamar lo que planteó el señor Senador Abreu -que me encantó- sino que lo único que pedimos es que no nos maten más porque no damos más. No nos pongan este impuesto porque no lo pueden pagar los demás. No entendemos por qué el Ministerio de Economía y Finanzas aduce esa asimetría; no entendemos por qué se empecinaron en eso. Es bien claro que no es asimétrico porque si no habrían más de 1.000 aviones, y no los hay; quizás 1.000 no, pero 200 tendría que haber, tendrían que haber crecido en los últimos años y por algo no crecieron.

SEÑOR NIN NOVOA.- No quiero introducir temas nuevos en esta discusión, pero parecería que cada vez que hablamos de eliminar los precios de los combustibles en la región no tenemos en cuenta que en Argentina y Brasil la extracción de un barril de petróleo les sale US$ 20 y a nosotros nos sale US$ 110. Entonces, va a ser muy difícil porque aun así hay que subvencionar a las empresas de aviación en el mundo. Imaginémonos cuál será su grado de fragilidad.

Quiero dejar como reflexión final que parecería casi indiscutible que en el Uruguay y en muchas partes del mundo donde se produce arroz bajo riego, no es posible su producción sin la aviación. No se puede plantar arroz en Uruguay sin una aviación que lo sustente. En Uruguay se plantan 160.000 o 180.000 hectáreas de arroz - son entre 8 y 10 toneladas por hectárea que valen US$ 300- lo que representa US$ 450:000.000 para el negocio en este sector, en nuestro país. Esto está íntimamente ligado a la existencia de empresas de aviación agrícola, si no, no se puede hacer. Me parece que ese concepto deberíamos tenerlo en cuenta porque en la balanza estamos hablando de US$ 360.000 de impuestos nuevos o de descuentos para los productores contra US$ 450:000.000 de ingresos de divisas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Como propuso el señor Senador Tajam vamos a enviar la versión taquigráfica de la sesión al Ministerio de Economía y Finanzas y, además, al Ministerio de Defensa Nacional junto con el proyecto en consulta.

SEÑOR PLACERES.- Agradezco a la Comisión por habernos recibido y en especial al señor Senador Tajam, por sugerirme en el día de ayer que este era el camino y por adelantarme que hoy nos podían recibir.

Quisiera agregar un detalle, que creo que va en la misma línea de pensamiento. Hay actualmente empresas extranjeras que están pidiendo permisos de operación e incluso algunas de ellas ya los tienen. No operan en el mismo rubro, pero eso se viene. No es que estemos abriendo el paraguas -como se dice vulgarmente- pero estamos muy preocupados, porque hay muchas empresas en otros países que trabajan en un régimen al que llaman «a contratemporada». Tienen todo un esquema de trabajo, una estructura armada, y nos ha pasado a muchos de nosotros que nos han

ofrecido personal, aviones, material aeronáutico, para venir a trabajar en la temporada en la que ellos no operan.

Generalmente no se ha referido, hasta ahora, a la aviación agrícola, sino al combate o la detección de incendios, pero casualmente todo lo que se refiere a esta industria es realizado en la mayor parte del mundo por la aviación agrícola. Es un apéndice, es una forma, es otra parte, y a veces a nosotros nos queda tiempo para intervenir. Ya ocurrió en Santa Teresa y en otros lugares que la aviación agrícola tuvo su intervención, con mejor o peor suceso. No tuvo costo para el Estado y fue un placer para nosotros, pero en el futuro puede ser una fuente de ingresos para nuestra industria.

De manera que vemos con preocupación que hay empresas que han pedido permisos de operación, porque Uruguay, como los señores Senadores saben, en muchos aspectos es muy generoso, y en este también. Si las empresas extranjeras cumplen con determinados requisitos de operación, de documentación, de capacitación de las personas, de material aeronáutico, pueden venir; de hecho ya están viniendo.

Entonces, ¿cómo van a pagar el impuesto esas empresas, que siguen siendo extranjeras? Lo planteo porque son empresas que están trabajando en determinado período del año en este lugar. Nos parece fantástico que se haya hecho una excepción en cuanto a no cobrar impuesto a la renta a supuestos arrendamientos que realicen empresas de transporte de pasajeros -creo que así dice el decreto- para explotar o explorar nuevas líneas aéreas -creo que se refería a Alas-U o a BQB- porque en realidad va con el espíritu de aquella ley famosa de fomento a la aviación de 1940, el Texto Ordenado, etcétera. Para nada estamos en contra de eso. Pero alguien dijo -y sí puede ser- que si se matricula el avión fuera de Uruguay, se puede solicitar -la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, si cumple con todas las exigencias, se lo va a dar- permiso para operar en Uruguay. No me doy cuenta de cómo se van a pagar los impuestos en ese caso. Pero no es un tema mío. No quiero decir que no se vaya a pagar; simplemente no sé cómo se va a hacer.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos a los integrantes de la delegación de la Asociación Nacional de Empresas Privadas Aeroagrícolas del Uruguay por su presencia en la sesión de hoy.

(Se retira de Sala la delegación de la Asociación Nacional de Empresas Privadas Aeroagrícolas del Uruguay.)

(Ingresan a Sala los representantes de la Dirección Nacional de Aduanas.)

-Con mucho gusto recibimos, una vez más, a los representantes de la Dirección Nacional de Aduanas a los efectos de la consideración del proyecto de ley relativo al Código Aduanero.

Les pedimos disculpas por haberles hecho esperar bastante tiempo.

Lamentablemente no tenemos con nosotros a los Senadores que estarían en condiciones de informarnos sobre el alcance del Código pero, a efectos de ir adelantando la labor, señalamos que hay un conjunto de artículos que deberían ser desglosados porque son los que contienen modificaciones, mientras que el resto estaría en condiciones de ser votado. En lo personal, no soy muy partidario de votar hoy el proyecto de ley porque los informantes no están en Sala. Me parece que lo lógico sería hacerlo cuando ellos estuvieran presentes. Lo que sucede es que, si lo hacemos de esa manera, lo estaríamos postergando hasta el 11 de setiembre.

SEÑOR GALLICCHIO.- Pienso que el señor Senador Abreu debe estar regresando pronto, ya que dejó todas sus pertenencias sobre la mesa. Quizás en unos minutos esté con nosotros nuevamente.

Por otra parte, el señor Senador Michelini me dejó en claro una serie de modificaciones en cuya aprobación hubo acuerdo. Con esto, más alguna otra cosa que pueda plantearse en la sesión, se estaría en condiciones de elevar el proyecto de ley al Plenario.

SEÑOR PRESIDENTE.- Salvo que el señor Senador Abreu llegara ahora, creo que lo mejor sería que la Secretaría enviara los artículos que serán desglosados a todos los integrantes de la Comisión.

SEÑOR GALLICCHIO.- Disculpe, señor Presidente, pero ese material ya fue enviado.

SEÑOR PRESIDENTE.- No, señor Senador. Me informan de Secretaría que no fue enviado. Lo que se mandó fue lo del señor Senador Michelini, pero no los artículos a desglosar.

Por tanto, si los señores Senadores están de acuerdo, propongo que Secretaría haga un repartido de los catorce artículos a desglosar, con la redacción sustitutiva -que, obviamente, debemos tener- y que el 11 de setiembre votemos el Código y lo elevemos al Plenario.

SEÑOR GALLICCHIO.- El proyecto de ley debe ser remitido a la Cámara de Representantes.

SEÑOR PRESIDENTE.- No tengo la culpa de que haya una Subcomisión, con dos miembros informantes, y que ninguno de ellos esté presente en la Comisión. Una cosa es querer aprobar leyes y otra, distinta, es hacerlo ya, sin siquiera contar con la mínima información de los miembros informantes.

SEÑOR HEBER.- Apoyado.

SEÑOR COURIEL.- Tenemos toda la información del señor Senador Michelini.

SEÑOR GALLICCHIO.- Supongo que la información del señor Senador Abreu llegará en unos minutos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si se quiere votar el proyecto de ley, que se vote, pero en lo personal no lo voy a hacer porque me parece que es una falta de respeto a los miembros de la Comisión y a la delegación de la Dirección Nacional de Aduanas, pues ya no sé cuántas sesiones llevamos con el tema figurando en el Orden del Día y resulta que la Subcomisión nunca está presente.

El Senado de la República va a sesionar varias veces después del 15 de setiembre; no tengan ninguna duda. En consecuencia, me parece que es muy sencillo otorgar a todos los Senadores el tiempo necesario para leer los artículos a desglosar, las modificaciones y la opinión que nos hicieron llegar los representantes de la Dirección Nacional de Aduanas acerca de los cambios que pretendían realizar los aduaneros, e incluir este tema como primer punto del Orden del Día de la sesión del jueves 11 de setiembre, para aprobarlo de manera inmediata.

SEÑOR GALLICCHIO.- ¿Se puede pasar la consideración de este asunto para el final del Orden del Día?

SEÑOR PRESIDENTE.- Se podría, señor Senador, pero en el Orden del Día no figuran más temas porque, sobre el proyecto de ley relativo a las bases de datos de consulta pública, haremos llegar las modificaciones correspondientes; sobre la iniciativa vinculada al fortalecimiento del control y gestión públicos, cabe señalar que no tendrá tratamiento hasta tanto el Tribunal de Cuentas no esté en condiciones de concurrir a este ámbito a dar su opinión; y sobre las deducciones del Impuesto a la Renta de las Personas Físicas -IRPF- estamos esperando la iniciativa del Poder Ejecutivo.

SEÑOR COURIEL.- Señor Presidente: solicito un breve intermedio de dos minutos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Con mucho gusto, señor Senador.

(Así se hace.)

-Retomamos la sesión.

Continuamos con el tratamiento del Código Aduanero de la República Oriental del Uruguay.

Según me expresa la señora Secretaria -me gustaría que ello fuera corroborado con algún informe del señor Senador Abreu- aparentemente existiría un acuerdo respecto al Código Aduanero, que quisiéramos conocer. Como estamos por terminar la legislatura, habría ciertas urgencias.

SEÑOR ABREU.- En el ámbito de la Subcomisión tratamos de intercambiar algunas ideas. El señor Senador Michelini nos trasmitió que no habría que hacer mayores modificaciones al proyecto de ley y que, simplemente, deberían ajustarse algunas redacciones -desde el punto de vista gramatical- y algunos aspectos instrumentales que tiene que ver, por ejemplo, con la capacitación y los exámenes de los despachantes de aduana, la exigencia de ciertos requisitos a los representantes y delegados de los despachantes de aduana para cumplir con sus funciones y, además, tratar de equiparar a los representantes y delegados. De modo que el proyecto de ley debería volver a la Cámara de Representantes.

A su vez, los integrantes de las asociaciones de despachantes del interior nos plantearon con preocupación la necesidad de que los delegados pudieran tener requisitos similares a…

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Me permite, señor Senador? En la última sesión recibimos a una delegación de la Asociación de Despachantes de Aduanas del interior, quienes nos plantearon cinco puntos para modificar el Código Aduanero; uno de ellos es el mencionado por el señor Senador Abreu, junto a otros cuatro más. Por nuestra parte, hicimos la consulta a los representantes de la Dirección Nacional de Aduanas. Obviamente, la Comisión votará lo que entienda pertinente, pero obra en nuestro poder un informe que me animaría a calificar de «contundente» y que vamos a entregar al señor Senador Abreu para que tenga conocimiento. La cuestión es que ninguno de los cinco puntos planteados fue de recibo para la Dirección Nacional de Aduanas. Si bien no se trata de informes vinculantes, sí son importantes. Además, hay que reconocer que los amigos de la Dirección Nacional de Aduanas han tenido la paciencia, no solamente de venir a la Comisión -en el ejercicio de sus responsabilidades- sino de esperar afuera muchas horas.

SEÑOR ABREU.- Agradezco al señor Presidente su comentario. Nosotros hicimos audiencias con los que la pidieron. En realidad, las audiencias fueron con este Senador; fue así que recibí memorandos de algunos funcionarios de la Aduana que expresaban una gran preocupación vinculada a la creación de cargos de particular confianza y al traslado de la jurisdicción especial de Aduana a la Justicia. Se trata de una cantidad de temas que si bien, obviamente, son discutibles, no me parece que estemos en condiciones de analizar, por el solo hecho de que existe la voluntad de seguir adelante con todo el cuerpo normativo.

Sí es muy importante, señor Presidente, el tema del Código Aduanero del Mercosur y del Código Aduanero de la República Oriental del Uruguay. Son códigos incompatibles y ello debe quedar muy claro. En primer lugar, un código del Mercosur es un código aduanero que está vinculado a conceptos de Unión Aduanera que es lo único que no existe en el Mercosur. Mejor dicho, no existe ni el libre comercio porque hoy estamos en un modelo de sustitución de importaciones de la Argentina absolutamente contrario, entre otras cosas, a la apertura comercial.

SEÑOR PRESIDENTE.- En la Comisión se asumió el compromiso de no aprobar el Código Aduanero del Mercosur. Eso está definido, está claro, y así se han pronunciado todos los sectores partidarios.

SEÑOR ABREU.- Eso es lo que se me ha manifestado, pero una cosa es un compromiso y otra, que realmente se pueda llevar a cabo.

Es importante destacar que si se va a aprobar un código de esa naturaleza, cuando la letra de la ley no es clara, hay que recurrir -como establece la Constitución- al espíritu del legislador. Entonces, más allá del compromiso, creo que es importante dejar claro que estos dos códigos son incompatibles y que el Código Aduanero del Mercosur afecta directamente la Ley de Puertos y, sobre todo, el régimen de puerto libre porque maneja una serie de conceptos distintos que, en su momento, explicaremos en Sala. Los artículos 2º y 3º de la Ley Nº 16.246 establecen que la circulación de

mercaderías es libre y no está sujeta a ninguna restricción, limitación, permiso o denuncias previas. Y que las mercaderías están exentas de todos los tributos y recargos aplicables a la importación en ocasión de la misma o durante su permanencia en el recinto aduanero portuario.

Si bien esas modificaciones no significan, desde la naturaleza del producto, mercaderías, sí se permiten realizar operaciones de depósito, reenvasado, remarcado, clasificado, agrupado y desagrupado, consolidado y desconsolidado, manipuleo y fraccionamiento, y cambiar libremente el destino. Sin embargo, el CAM no establece lo mismo y, por tanto, tenemos que tener claro que cuando avanzamos en esta legislación, más allá del acuerdo político, debemos saber que cualquier modificación de naturaleza jurídica va a afectar en forma muy importante el régimen de puerto libre.

En estas condiciones, señor Presidente, aun cuando hay una redacción realmente deficiente desde el punto de vista técnico en el proyecto de ley, no vamos a hacer modificaciones porque también somos prácticos y sabemos que en la soledad de la subcomisión no vamos a poder hacer otro aporte que no sea, simplemente, la advertencia para rescatar el espíritu del legislador y dejar en claro que el compromiso político -entre comillas- se mantiene a los efectos de que pueda ser aprobado -por la mayoría, como así funciona- el código aduanero nacional. Podríamos hacer una larga lista, pero a esta altura por economía procesal y hasta por razones de economía de esfuerzo, no es aconsejable darse contra la pared. Pero sí debemos dejar claro que toda esta normativa vincula a nuestro país y que si después hay un compromiso de Derecho Internacional, tendrá una preeminencia sobre la norma nacional, o sea, esta de jerarquía legal o parlamentaria y que haya entrado en vigor antes o después que la norma internacional.

Después vamos a decir esto en Sala, señor Presidente, pero estando este compromiso y no teniendo ningún tipo de facilidad para esto, simplemente vamos a hacerlo en su momento votando con salvedades pero formulando las aclaraciones que corresponden. Con total franqueza, si bien este Código puede tener una modernidad importante, también puede tener deficiencias y dificultades en las otras obligaciones internacionales, en cuyo caso no alcanza con decir que no nos vamos a comprometer, porque ya sabemos que en varias oportunidades, como te digo una cosa, te digo la otra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quería hacer una aclaración, por las dudas. El señor Senador Michelini nos trasmitió al señor Senador Lacalle Herrera y a mí el compromiso de no votar el CAM, es decir, el Código Aduanero del Mercosur.

(Dialogados.)

-Si así no fuere, sería bueno que en el transcurso de los próximos días se nos trasmita una opinión. Partiendo de la base de que es así, estaríamos en condiciones de votar.

De todos modos, antes de entrar en este tema y sin ánimo de presionar a los representantes de la Dirección Nacional de Aduanas, me pregunto: ¿no se puede flexibilizar un poco la posición de la Dirección de Aduanas en cuanto a que los representantes que designen los despachantes tengan que reunir un mínimo de condiciones para el desempeño de sus funciones? Este es el tema en el que ellos hicieron mayor hincapié. Quizás no haya que pedirles todas las condiciones que se requieren para ser despachantes, pero sí, por lo menos, un mínimo de condiciones. Se trata del artículo 21. No está entre los artículos a desglosar y, entonces, no quisiera que lo votáramos sin antes hacer un esfuerzo. También podemos mantenerlo desglosado y buscar una redacción alternativa.

SEÑOR ABREU.- Los despachantes de aduana del interior plantean que si los representantes de los despachantes de aduana no tienen determinada exigencia similar, el despachante de aduana de Montevideo -o la empresa de Montevideo o lo que fuere- nombra un representante administrativo que hace un trámite y, de alguna forma, afecta enormemente el costo y el trabajo del despachante del interior, porque el despachante tiene exigencias pero el delegado no. El despachante manda un delegado de Montevideo al que le pagan el 10% del sueldo que se le puede pagar a una persona a la que no se le exigen esos requisitos. Ese es el argumento: que es un tema laboral, de capacitación. Yo lo trasmito; si se puede flexibilizar, bien, y si no, que quede constancia de que no se puede flexibilizar por otros motivos. Pero esto es lo que se nos ha trasmitido con enorme preocupación.

SEÑORA BRIZUELA.- Sin duda que la respuesta que dio oficialmente la Dirección, fue firmada por el Director y, naturalmente, nosotros le trasmitiríamos esta inquietud.

Con respecto al Estatuto del despachante de aduana quiero decir que, en realidad, se trató de una propuesta de la propia Asociación de Despachantes de Aduana que fue trabajada y presentada al Ministerio de Economía y Finanzas. No fue algo que surgió como una propuesta de los técnicos de la Aduana.

En definitiva, frente a lo que plantea el señor Presidente, deberíamos transmitirle la idea al señor Director para ver si existe la posibilidad de flexibilizar esta disposición en cuanto a que no haya ningún requisito para el ejercicio de los apoderados o para que puedan representar a los despachantes.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que con eso sería suficiente.

De acuerdo con el informe de la Subcomisión, los artículos que hay que desglosar son los siguientes: 2º, 16, 23, 52, 137, 140, 149, 211, 223, 232, 240, 255, 258 y 276. A todos estos, agregaríamos el artículo 22 que es el que refiere al tema de los apoderados.

Vamos a proponer a la Comisión que se vote la totalidad de los artículos del Código, con excepción de los que acabamos de mencionar.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota.)

-6 en 6. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

Ahora bien, de los artículos desglosados, el 16, eventualmente el 22, el 52 y el 258 tienen modificaciones de contenido, pero los restantes requieren de modificaciones de forma ya que, por ejemplo, en algunos dice «etcétera».

Por lo tanto, propongo que se voten todos los artículos desglosados, facultando a la Secretaría a realizar esas correcciones, excepto los siguientes: 16, 22, 52 y 258.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota.)

-6 en 6. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

De esta forma queda aprobado todo el Código menos esos cuatro artículos.

Con respecto al artículo 22, quedamos a la espera de la respuesta de la Dirección Nacional de Aduanas.

En cuanto al artículo 16, tenemos un artículo sustitutivo.

(Dialogados.)

-Entiendo que hay tres artículos sustitutivos que fueron acordados en la Subcomisión.

SEÑOR ABREU.- No nos hemos podido reunir, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Pero habrá habido intercambio de mails…

SEÑOR ABREU.- Ni eso, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Entonces lo escuchamos, señor Senador Abreu, para ver qué hacemos con esos artículos.

SEÑOR ABREU.- Con respecto al artículo 16 puede haber una cantidad de observaciones de todo tipo.

En cuanto al artículo 22, estamos tratando de buscar una debida complementación formativa para todos los que son despachantes de Aduana y delegados de despachantes. Precisamente, esa es la consulta que hacemos a la Dirección Nacional de Aduanas y parecería que no se está en condiciones.

Reitero que tenemos algunas dudas, sobre todo en lo que tiene que ver con el artículo 16, por ejemplo, en el literal E). El artículo habla de los requisitos para la habilitación de Despachante de Aduana y el literal E) dice: «No haber sido condenado por asociación para delinquir o por delitos contra la Fe Pública, la Administración Pública, la Administración de Justicia o la economía y la Hacienda Pública». Es una casuística que parecería no ser la más adecuada, sobre todo cuando, por ejemplo, en materia electoral hay delitos de carácter general que inhabilitan a las personas para ejercer su propia profesión. ¿Así que un violador, un tratante de blancas o un narcotraficante puede ser despachante de aduanas? Eso sucedería porque los estaríamos sacando de la figura de «asociación para delinquir o por delitos contra la Fe Pública, la Administración Pública, la Administración de Justicia o la economía y la Hacienda Pública»; creo que sería bueno que la Aduana pudiera consultar a un catedrático en Derecho Penal que la asesorara acerca de qué alcance tiene todo esto. Este es un tema de carácter técnico y digo esto porque el despachante de aduanas es una figura muy importante.

Respecto al artículo 22, señor Presidente, nuestra posición va a depender de lo que digan las autoridades de la Dirección Nacional de Aduanas. Creemos que es muy importante que quienes se designen como apoderados de despachantes de aduanas -ya sean ellos mismos o, como dice aquí, alguno de sus empleados- tengan una formación o un sistema de exigencia que les permita profesionalizar esa carrera porque, de lo contrario, puede darse hasta una competencia desleal, en particular, con los despachantes de aduanas del interior.

SEÑOR PRESIDENTE.- Según lo que se me está trasmitiendo por parte de Secretaría, los problemas están planteados respecto a los artículos 16 y 22.

Por otra parte, vamos a solicitar a la Secretaria que nos diga cuáles son las modificaciones que se proponen para los artículos 52 y 258 porque tenemos la impresión de que no van a merecer objeciones, o sea que también podríamos llegar a votarlos.

SEÑORA SECRETARIA.- En el artículo 52 se elimina una frase que dice así: «y siempre que haya transcurrido el plazo referido en el numeral 8) del artículo 49 de este Código». Este es un cambio que había sido sugerido la Dirección Nacional de Aduanas y que debería haberse hecho en la Cámara de Representantes pero no dieron los tiempos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiere decir que la Dirección Nacional de Aduanas está de acuerdo con este cambio por lo que, si los señores Senadores están de acuerdo, podríamos votar el artículo 52.

(Apoyados.)

-Se va a votar el artículo 52 con la modificación planteada.

(Se vota.)

-6 en 6. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

SEÑORA SECRETARIA.- En el artículo 258 se plantea un cambio en la referencia interna. Al final del numeral 1) dice: «el que ejecutare alguno de los hechos previstos en el artículo 208 del presente Código» cuando, en realidad, debería hacerse mención al artículo 209.

SEÑOR COURIEL.- Esto tal vez debería haberse incluido en la votación anterior porque aquí tampoco había problemas de contenido.

SEÑOR PRESIDENTE.- Efectivamente.

Se va a votar el artículo 258 con la modificación mencionada.

(Se vota.)

-6 en 6. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

Resta analizar el artículo 16.

En consideración.

SEÑOR COURIEL.- El artículo 16 presenta algunas modificaciones; sin embargo, voy a proponer que se vote, que esto lo discutamos en Sala y que se proceda igual respecto al artículo 22. Estoy de acuerdo con el señor Presidente en que habría que flexibilizar las posturas y haría todos los esfuerzos en ese sentido, pero presento esta propuesta para que estos artículos 16 y 22 salgan del ámbito de la Comisión y puedan analizarse en el Plenario.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si se me permite, haría un agregado a la moción del señor Senador Couriel: primero, que se faculte a la Mesa a buscar un entendimiento previo respecto al artículo 16 entre los Senadores Michelini y Abreu y, segundo, respecto al artículo 22, con la Dirección Nacional de Aduanas. Con ese espíritu votaríamos los dos artículos.

(Apoyados.)

En consecuencia, se van a votar los artículos 16 y 22.

(Se votan.)

-6 en 6. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

Ha quedado aprobado el proyecto de ley relativo al Código Aduanero.

Debemos proceder a designar Miembro Informante y, en ese sentido, ha llegado a la Mesa una propuesta de que sea el señor Senador Michelini.

SEÑOR ABREU.- Me gustaría que también se designara un miembro informante por la minoría.

SEÑOR PRESIDENTE.- Propongo que designemos como miembros informantes a los señores Senadores Michelini y Abreu y que, desde el punto de vista reglamentario, quien tenga el tratamiento de miembro informante sea el señor Senador Michelini porque el Reglamento no impide designar más de uno. Entonces, los designamos a ambos.

Se va a votar la propuesta relativa a la designación de los miembros informantes.

(Se vota.)

-6 en 6. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

No habiendo más asuntos, se levanta la sesión.

(Es la hora 12 y 51 minutos.)